

Diagnóstico de la Violencia Sexual contra Mujeres en el Transporte Público en los Municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez



SEGOB
SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN

CONAVIM

COMISIÓN NACIONAL PARA PREVENIR Y ERRADICAR
LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES



SAN LUIS POTOSÍ
PROSPEREMOS JUNTOS
Gobierno del Estado 2015-2021

SLP
PROSPEREMOS JUNTOS
Gobierno del Estado 2015-2021

SECRETARÍA
DE SEGURIDAD
PÚBLICA

Contenido

I.- Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.....	3
La movilidad urbana	3
Violencia sexual y autocuidado	5
Rutas de transporte público urbano en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez.....	9
Metodología:.....	11
I.I San Luis Potosí, S.L.P.	14
I.II Soledad de Graciano Sánchez, S.L.P.	19
Conclusiones generales	23
Repercusiones de la violencia contra las niñas y mujeres.	28

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

La elaboración del presente documento estuvo a cargo de: Ánimos Novandi A.C.; México, 2019.

Responsable:

Adelina Lobo Guerrero Serrano

Colaboradores:

Víctor Salvador Fernández Esquivel.

Jorge Álvaro Colunga López.

Judith Hernández Robledo.

Danika Elide Gómez Cerda.

Keyla Alexandra Lobo Guerrero Moreno.

Portada: Marelli Padilla Galicia.

I.- DIAGNÓSTICO PARA IDENTIFICAR LOS TIPOS DE VIOLENCIA CONTRA MUJERES Y NIÑAS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO.

La movilidad urbana

La movilidad es una necesidad de los seres humanos, la cual se determina por las actividades que cada individuo realiza, y los medios con los que cuenta para realizarla, las experiencias de movilidad se diferencian entre un peatón, un pasajero de autobús, taxi, Uber o un ciclista, motociclista o automovilista.

Estas experiencias también son distintas por sexo, edad, nivel socioeconómico, población urbana o rural, es por ello necesario analizar la movilidad con perspectiva de género. Si bien sabemos que las mujeres realizan trayectos más cortos, pero más trayectos en su labor cotidiana, es cierto que estos se realizan frecuentemente por transporte público. Existen diversos estudios latinoamericanos que dan cuenta de la desigualdad en las experiencias en el transporte público por condición de género, siendo que las experiencias de las mujeres aumentan tanto en el trayecto como en la espera del transporte público, siendo víctimas de acoso, abuso, hostigamiento e incluso violación.

En ciudades industriales, en las que la mano de obra de las manufactureras es predominantemente de mujeres, se tiende a precarizar los servicios públicos de movilidad, la organización de origen sueco Inclusive ha establecido en el estudio “gender, travel and job Access: evidence from Buenos Aires” que “la forma en que los hombres se desplazan representa costos ambientales y económicos significativos. Si los hombres empezaran a desplazarse como las mujeres, los beneficios para la sociedad serían importantes”.

Esto es precisamente por los patrones de movilidad que tienen las mujeres resultan más sostenibles que los que tienen los hombres, ya que los hombres usan mayormente vehículos particulares para sus traslados y las mujeres realizan muchos viajes a pie y en transporte público. Sin embargo estos patrones no son necesariamente resultado de una conciencia ecológica o una intencionalidad de reducir la huella de carbono, tiene que ver con la falta de posibilidades tanto económicas como culturales que limita de facto sus opciones de movilidad, en este sentido las mujeres se ven obligadas

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

a movilizarse a pie porque no implica un costo económico, más cuando las mujeres se encuentran en situación de dependencia económica y las posibilidades de acceder a un automóvil son escasas para la mayoría de ellas.

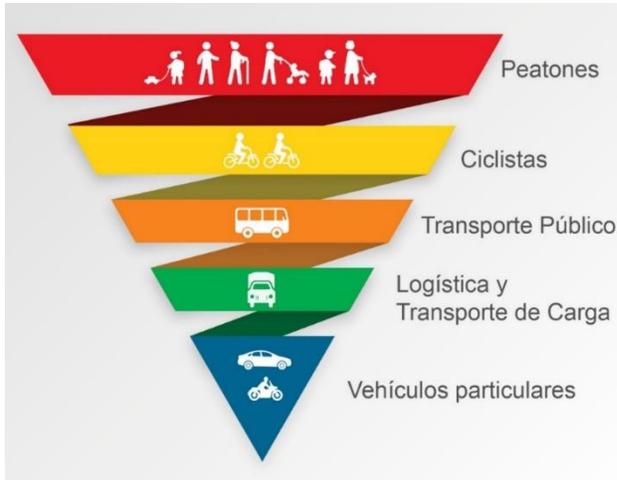
Otra de las razones por las cuales las mujeres se movilizan a pie es porque las rutas de transporte están diseñadas por hombres, pensando en las necesidades de movilidad de los hombres, por tanto, resulta más costoso y tardado en desplazarse principalmente a lugares relacionados con las tareas del cuidado.

Pensar en la movilidad a pie implica también un riesgo, ya que las mujeres al movilizarse a pie se exponen a ser víctimas de violencia, desde acoso sexual, hostigamiento, robo, lesiones o incluso violación y feminicidio, por lo cual las mujeres se ven obligadas a diseñar sus itinerarios en horarios que se consideran más seguros, entendiéndose que evitar movilizarse muy temprano o por la noche, buscar calles iluminadas o con mayor afluencia vehicular, lo que generalmente provoca que sus rutas sean más largas, por tanto la inversión de tiempo es mayor, de igual forma la movilidad a pie limita las posibilidades de realizar distancias largas y el número de actividades que pueden realizar en un solo día.

Por otra parte se encuentra el transporte público (colectivo o particular) que idealmente debería de representar un espacio seguro para las mujeres, sin embargo en países latinoamericanos las mujeres refieren que uno de los lugares donde más se sienten inseguras es el transporte público o en las paradas de autobús, y esta percepción de inseguridad se da a partir de las experiencias propias y de personas próximas, las mujeres tienen que pensar desde un día antes que tipo de vestimenta y calzado van a usar, dependiendo de los medios que usaran para su movilidad, así como los horarios y otros factores del mobiliario urbano como puentes peatonales, o incluso tener que atravesar lotes baldíos y caminos de terracería.

Teniendo en cuenta estos factores es que establecemos que la movilidad de las ciudades debe ser pensada con perspectiva de género, desde la disposición del mobiliario urbano, la iluminación, los medios de transporte, la saturación de los medios de transporte y la cultura para evitar delitos sexuales deben ser fundamentales para que las mujeres tengan acceso a formas de movilidad seguras, asequibles y eficientes. Por tanto, es fundamental que las mujeres participen en los procesos de planeación de los desarrollos urbanos y los medios de transporte.

Contexto de movilidad en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez



La Zona Metropolitana de San Luis Potosí (ZMSLP) se integra por dos municipios centrales: la capital del estado y el de Soledad de Graciano Sánchez, y seis localidades en modalidad urbana, entre las que se encuentran: Laguna de Santa Rita, Escalerillas, La Pila y Rancho Nuevo. Por su localización geográfica: conectividad regional, nacional e internacional; infraestructura logística e industrial y oferta

de servicios educativos y de investigación, la ZMSLP —de acuerdo con el Instituto Mexicano para la Competitividad, A. C.— se ubica como una de las ciudades con nivel medio alto de competitividad y desarrollo de la región centro-occidente de México, por lo que se pronostica un crecimiento continuo.

Por ser un cluster automotriz en crecimiento es que se han generado problemáticas de movilidad en ambos municipios, ya que las personas privilegian el uso del automóvil particular por encima del transporte colectivo, y esto tiene que ver con una idea de “status” que le otorga a la persona contar con un vehículo y por otra parte por contar con un sistema de transporte público colectivo que no responde a las necesidades de movilidad de los habitantes.

Violencia sexual y autocuidado

Cuando hablamos de abuso y acoso sexual en el transporte público contra las mujeres, prácticamente no existe alguna que no haya tenido alguna vez en la vida una experiencia de este tipo, por lo cual le pedimos a mujeres de distintos sectores, profesiones, colonias etc. que nos compartieran sus experiencias de autocuidado ¿Qué hace una mujer que tiene que usar el transporte público para evitar ser víctima de violencia sexual? Para reservar la identidad se usarán nombres ficticios

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

Cuando yo era estudiante de la facultad del habitud, tenía que tomar el camión todos los días, en alguna ocasión un señor se aprovechó de que había mucha gente para frotar sus genitales contra mi cuerpo, ha sido mi peor experiencia, después de eso, lo que tuve que hacer fue usar la mochila con los dos tirantes y dejar los tirantes lo más largo posible para que la mochila quedara a la altura de mis nalgas y así evitar que otra vez me sucediera esto.

Patricia, 36 años de edad.

Yo me desarrollé muy joven, en segundo de secundaria mis senos llamaban la atención, incluso cuando vestía el uniforme, era muy molesto que los hombres se paraban cerca de mí para observar mis senos y decir vulgaridades, me sentía como violada, por eso es que empecé a usar sudaderas muy grandes, incluso en época de calor, también siempre que me subía a un camión busco los lugares que están del lado de la ventana, o me siento al lado de alguna señora, no sé, pero siento que eso me da seguridad.

Daniela, 21 años de edad

Yo tendría unos 12 años, estaba en primer año de secundaria y me daba pena que mis papas me llevaran, sentía que ya podía ir sola, así que mis papas accedieron, pero el primer día que mis papas me dejaron ir sola a la secundaria, me levante más temprano para no perder el camión, espere un rato y cuando llego me subí, y como pensé que se podía llenar me fui a sentar en los últimos asientos, justo detrás de la barrera que está del lado de la puerta de bajada, después de un rato volteo y el señor que estaba sentado al otro extremo, como a 4 lugares de distancia, llevaba su pene fuera del pantalón, masturbándose, cuando vio que lo vi, me dijo algo que no recuerdo, me guiño el ojo y volvió a ver su pene, me congele por un momento, me pare, toque el timbre y me baje, el resto del camino lo camine, me sentía tan mal que nunca le dije a mis papás y durante más de un año camine el trayecto de ida y de regreso a la escuela, hasta que tuve el valor de volver a subirme a un camión y eso porque iban más compañeros de la secu, desde entonces siempre busco ir acompañada.

Alexa, 24 años.

Para mí el acoso en el camión es cosa de todos los días, ni me acuerdo cuando fue la primera vez que me hostigaron sexualmente, pero lo que sí es que cuando me subo a un camión, llevo el cambio exacto, para que el chofer no me tenga que dar el dinero en la mano de regreso, porque son unos

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

puercos y te agarran la mano, siempre busco sentarme del lado de la ventana y en los asientos de adelante, cuando puedo me bajo también por la puerta de adelante, para no tener que pasar todo el pasillo porque ahí mero es donde se aprovechan, si me toca ir parada uso todo para evitar que se me acerquen, saco mis codos, nunca agarro el pasamanos, cuando un hombre va a pasar giro mi cuerpo para que no me toque, pero aun así en cualquier descuido vuelve a pasar y es asqueroso.

Karina, 27 años

Las medidas de prevención respecto al acoso en el transporte público que realizo son:

- Ir acompañada, por compañeros de la universidad
- Tomar en el punto más cercano la ruta que requiera
- No utilizar ropa que sea llamativa es decir (escotes, faldas, vestidos)
- No utilizar audífonos ya que puede que no escuchen cuando alguien me esté alertando sobre algo o alguien
- Sentarme en un asiento vacío o en su defecto con una mujer sentada
- Tomar una postura firme y sin rozar a nadie en los casos en los que este viajando de pie
- Siempre observar a las personas de mi alrededor

Andy, 19 años

Hace unos meses tuve una experiencia que no le deseo a nadie, estaba esperando el camión afuera de una clínica, ya era noche y no había muchos camiones, como de esa ruta tienen varias como sub rutas es que cuando llego el camión le pregunte si iba hacia donde yo lo necesitaba, me contesto que sí y me subí, pero en cuanto me subí sentí que algo iba mal, yo era la única pasajera, y después de unos minutos se salió de la ruta, yo empecé a preguntarle si era la ruta correcta y no me contesto, el chofer iba acompañado de una "chalan" y entre ellos hablaban, pero a mí no me decían nada, el camión se detuvo en un lote baldío con camino de terracería, para acabarla yo no traía saldo, se acercaron hacia mí el chofer y el chalan y empezaron a tocarme, sabía que me iban a violar, pero en eso se acercó una persona al camión y el chofer se bajó, yo aproveche el descuido y me baje, y cuando me iba bajando cerraron las puertas, me prensaron un brazo, aún tengo las marcas, termine de sacar mi cuerpo y me fui corriendo hasta que encontré una tienda donde pedí ayuda, desde entonces no tomo camiones de noche, quisiera no tomarlos nunca pero no tengo auto.

Janeth, 30 años.



Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

Para ser honesta, cuando tengo que abordar el transporte público, trato de vestir lo más “tapada” posible, es decir, aunque estemos a 35° tengo que subir con jeans y bufanda para tapar el escote. Si tengo que usar algún vestido a falda, mejor tomo un taxi.

Citlali, 28 años

Existe una ruta de transporte que me lleva de mi casa a varios sitios de la ciudad, sin embargo, tarda entre 20 y 30 minutos en pasar, sumándole el tiempo de recorrido es casi una hora o más en llegar al lugar que vaya, pero prefiero salir con tiempo de anticipación y esperar esta ruta, porque no se llena y los choferes se caracterizan por ser amables y considerados.

Julia, 21 años

Generalmente para llegar a mi universidad tengo que tomar el transporte público a las 6:00 de la mañana, trato de llegar a esa hora exacta ya que si se me pasa el primer camión el de la siguiente viene súper lleno de gente prefiero llegar antes a la universidad y esperar sola en la cafetería.

Karla, 19 años

Para poder llegar sana y salva a mi lugar de trabajo todos los días en la mañana al tomar el autobús llevo en mi mano un gas lacrimógeno en forma de labial ya que en mi ruta siempre se sube un señor que acosa y mira de manera lasciva. Prefiero bajar una cuadra antes y caminar ya que generalmente baja en el mismo lugar que yo.

Camila, 26 años.

Todos los días cuando voy en el camión lo primero que hago como medida de protección es sentarme en el asiento cercano al conductor del transporte, ya que en cualquier situación considero podre pedir ayuda a él.

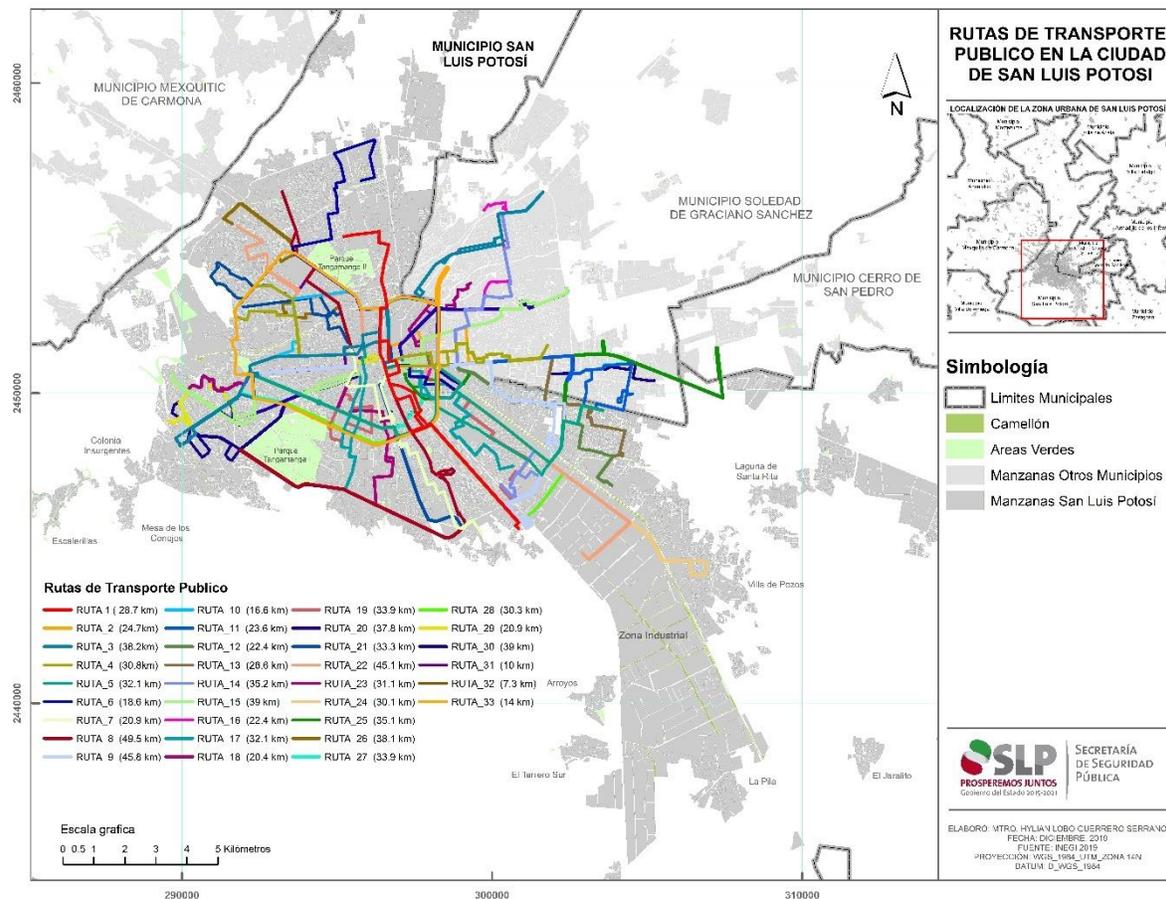
Paulina, 22 años.

Rutas de transporte público urbano en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez

- Ruta 01 (Progreso - Centro - Tlaxcala)
- Ruta 02 (Av. Saucito - Morales - Hospital Central - Av. Salvador Nava)
- Ruta 03 (Fracc. Puerta Real - Soledad - San Felipe - Centro - Zona Universitaria - COBACH 26)
- Ruta 04 (Colonia Juárez - Alameda - Jacarandas)
- Ruta 05 (Fracc. Libertad - Av. Industrias - Av. Salvador Nava - Himno Nacional - Hospital Central)
- Ruta 06 (Las Flores - Saucito - Alameda - T.T.P.)
- Ruta 07 (Aguaje - Satélite - Juárez - Alameda - Vellejo)
- Ruta 08 (Saucito - Pedro Moreno - Alameda - Constitución)
- Ruta 09 (Aguaje 2000 - Prados Primera - Ricardo B. Anaya - Alameda - Morales)
- Ruta 10 (Perimetral)
- Ruta 11 (La Libertad - Cactus - Carretera a Rioverde - Alameda)
- Ruta 12 (Fracc. Santa Barbara - Las Mercedes - Prados Segunda - Ricardo B. Anaya - Alameda)
- Ruta 13 (Las Mercedes - Fracc. Libertad - Abastos - Carr. Rioverde - Alameda)
- Ruta 14 (Soledad - Polvorín - Ricardo B. Anaya - Arbolitos)
- Ruta 15 (Valentín Amador - Alameda - Santos Degollado - Hospital Central - Cordillera Himalaya)
- Ruta 16 (San Felipe - Alameda - Av. de los Pinos - El Morro - Soledad)
- Ruta 17 (Jardines del Sur - Alameda - Independencia - S.E.P. - Hospital del Niño y la Mujer - Tierra Blanca)
- Ruta 18 Norte (Fracc. Rivera - Pavón - Acceso Norte - Eje Vial - Alameda)
- Ruta 18 Sur (Tierra Blanca - 5 de Mayo - Estadio - Alameda)
- Ruta 19 (Arbolitos - Valle Dorado - Alameda - Coronel Romero - Balcones del Valle)
- Ruta 20 (Fracc. La Virgen - Av. México - Alameda - Lomas - COBACH 26)
- Ruta 21 (Av. Juárez - Alameda - Reyitos - Jacarandas - Las Julias)
- Ruta 22 (CONALEP - Av. Industrias - Alameda - Retornos)
- Ruta 23 (Hogares Populares Pavón - Industrial Mexicana - Alameda - Zona Universitaria - Lomas - Himalaya)
- Ruta 24 (Jassos - Santa Rita - Pozos - Av. Industrias - Alameda)
- Ruta 25 (Los Gomez - Ricardo B. Anaya - El Paseo - Alameda)
- Ruta 26 (Colonia Wenceslao Victoria - Saucito - Piedras - Pedro Moreno - T.T.P.)
- Ruta 27 (Villas del Sol - Cactus - Ricardo B. Anaya - Himno Nacional - Hospital Central)
- Ruta 28 (Colonia Progreso - Av. Salvador Nava - Hospital Central - Muñoz - Ma. Cecilia)
- Ruta 29 (Radial Poniente)
- Ruta 30 (Villas del Sol - Ricardo B. Anaya - Hospital Central - Plaza San Luis - Av. Chapultepec)
- Ruta 31 (Radial Norte)
- Ruta 32 (Radial Sur)
- Ruta 33 (Tecnológico de San Luis - Alameda - Cruz Roja - Santuario de Guadalupe)
- Ruta 34 (Avenida Ferrocarril - Alameda - Constitución - Av. Salvador Nava - Morales)
- Ruta 35 (Ciudad Satélite - Carretera a Rioverde - Alameda)
- Ruta 36 (Fracc. La Virgen - Av. San Pedro - Alameda - Eje Vial)
- Ruta 37 (Fracc. La Virgen - Valentín Amador - Alameda - Eje Vial)
- Ruta 38 (Villa María - Molinos del Rey - Fracc. Los Alcatraces - Eje Vial - Alameda)
- Ruta 39 (Cerro de San Pedro - Carretera a Rioverde - Alameda)
- Ruta 40 (Saucito - Damian Carmona - Eje Vial - Alameda)
- Ruta 41 (Picacho - San Marcos - Capulines - Nicolas Zapata - Alameda)

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

- Ruta 42 (San José del Barro - La Constancia - Soledad San Felipe - Centro)
- Ruta 43 (Prados Segunda - Plaza Sendero - Boulevard San Luis - Alameda)
- Ruta 44 (Las Mercedes - Plaza Sendero - Boulevard San Luis - Alameda)
- Ruta 45 (Fracc. Piquito de Oro - Fracc. Santo Tomas - Col. Morelos - San Felipe - Centro)
- Ruta 46 (Rinconada - Rancho Nuevo - Soledad - Pavón - Centro)
- Ruta 47 (Santa Rita - Pozos - Av. Industrias - Alameda)
- Ruta 48 (Fracc. La Campiña - Pozos - Av. Industrias - Alameda)
- Ruta 49 (CERESO - Parque Tres Naciones - Carretera 57 - Alameda)
- Ruta 50 (Delegación La Pila - Eje 136 - Zona Industrial - Alameda)
- Ruta 51 (Delegación La Pila - Carr. Fed. 57 - Alameda)
- Ruta 52 (Alameda - Carr. Fed. 57 - General Motors)
- Ruta 55 (Col. Primero de enero - Angostura)



Como se puede observar en el mapa anterior, hacia la zona sur poniente, que es donde se encuentra la zona industrial más grande, solo llegan dos rutas de transporte público, tomando en cuenta que miles de personas tienen que movilizarse a esta zona par; trabajar, buscar trabajo, ser proveedores, ofertar servicios, etc. es que deja a esta población con la necesidad de optar por otros medios de

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

movilidad como; adquirir un automóvil propio, usar el transporte de persona, cambiar el lugar de residencia para que los trayectos sean más cortos, etc.

Las personas que optan por el transporte de personal deben de invertir un mayor tiempo en sus traslados, un ejemplo sería una mujer que trabaja en el eje 140 y vive en la colonia Maria Cecilia, si su hora de entrada es a las 7:00 am, ella deberá levantarse a las 4:30 am, para trasladarse a pie al lugar en donde se detiene la unidad de transporte de personal (ya que estas son arbitrarias) y estar esperando esta unidad de transporte antes de las 5:30 am y lograr llegar a tiempo para iniciar la jornada laboral, de igual forma al terminal el turno, a esta mujer le tomara dos horas llegar a su casa, lo que implica una inversión total de 4 horas cada día en su movilidad, restando este tiempo a actividades de ocio, recreativas, familiares o de cuidado.

La movilidad de todas las personas es un derecho que se ve limitado por una violencia de genero institucional, desde la planeación de las rutas, el costo del pasaje, la falta de capacitación a los operadores y los pocos o nulos controles para evitar que un agresor sexual sea operador de transporte publico colectivo, publico particular o de personal.

Para generar condiciones que mejoren la movilidad de las mujeres es necesario repensar toda la política de movilidad, buscando que sea interseccional, que dentro de esta política sin importar las diferencias todos puedan utilizarlos de manera segura, eficiente y asequible.

Con lo que respecta al presente proyecto, es que se realizó un diagnostico para determinar los tipos de violencia que viven las mujeres en el transporte público, esto para contar con información científica para el desarrollo de estrategias eficaces para reducir la violencia sexual en el transporte público.

Metodología:

Para el levantamiento de la información se diseñó un instrumento para obtener las respuestas necesarias para el diagnóstico, se hizo una prueba con 25 usuarias del transporte público, para medir el tiempo de respuesta, una vez que se validaron las preguntas y el tiempo de respuesta se aplicaron en distintos horarios, y distintos puntos de los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez.

Se buscó conocer la frecuencia en la que utilizan el transporte público, el tiempo de espera en las paradas de autobús, si han presenciado o sido víctimas de algún tipo de delito, así como si han sido

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

víctimas de abuso, acoso, hostigamiento o ataques sexuales en el transporte público y/o en las paradas de autobús, de igual forma el instrumento permite conocer que tan seguras o inseguras se sienten las mujeres en torno a la movilidad.

Para calcular las muestras, se tomó como universo el 100% de mujeres habitantes de cada municipio, siendo que San Luis Potosí tiene 381,013 mujeres habitantes y Soledad de Graciano Sánchez tiene 117,350 mujeres habitantes, aplicando la fórmula de un nivel de confianza del 95% con un margen de error del +-3%, siendo un total de 700 cuestionarios en San Luis Potosí y 265 en Soledad de Graciano Sánchez.

Los ítems del instrumento fueron construidos por un equipo interdisciplinar de expertos en diferentes áreas, los cuales fueron cargados a una plataforma digital (ver anexo I). Se decidió hacerlo por este medio, ya que la plataforma permite hacer un seguimiento en tiempo real de las respuestas de cada una de las personas; de igual manera, se evitó conscientemente la palabra *drogas* durante la construcción de las preguntas, ya que al tener una connotación negativa se corría el riesgo de viciar la disposición de los estudiantes frente al instrumento y por tanto la calidad de las respuestas se vería afectada

Se validaron los resultados y la base de datos, tomando en cuenta que en algunas ocasiones las usuarias no terminaron de contestar la encuesta por razón de que su transporte llegó, por tanto, solo se utilizaron los cuestionarios contestados en todos los reactivos. De igual forma se eliminaron aquellos que invisibilizaban las formas de violencia contra las mujeres.

Levantamiento de la información

La encuesta se levantó en el mes de septiembre del 2019 en los municipios de San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez. Se capacito previamente a 6 mujeres y 1 hombre para que conocieran el instrumento, el tiempo de respuesta, así como la plataforma digital en la que se elaboró el instrumento.

Se aplico durante 7 días en San Luis Potosí y 7 días en Soledad de Graciano Sánchez, de forma que se aplicaron encuestas todos los días de la semana para ambos municipios, respecto a los horarios se aplicaron encuestas en distintos segmentos horarios, iniciando a las 8:00 am y terminando a las 8:00 pm, de igual forma las encuestadoras se identificaron con un chaleco (tipo vial) y un gafete.

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

se aplicaron las encuestas en los principales centros de transferencia de ambos municipios, para contar con mayor número de usuarias, directamente en las paradas de autobús, para evitar iniciar entrevistas con transeúntes que no eran usuarias del transporte público colectivo.

Lo que represento un reto fue que al llegar el transporte que esperaba la usuaria que contestaba la encuesta, esta no se concluía por lo cual esas encuestas no se validaron para el resultado final del estudio.

De igual forma el encuestador de sexo masculino refirió que las usuarias tenían una mayor resistencia a contestar la encuesta en razón de su sexo, por lo cual, para evitar sesgos, se determinó que dejara de aplicar encuestas y que solo acompañara a los equipos de encuestadoras.

Análisis Estadístico

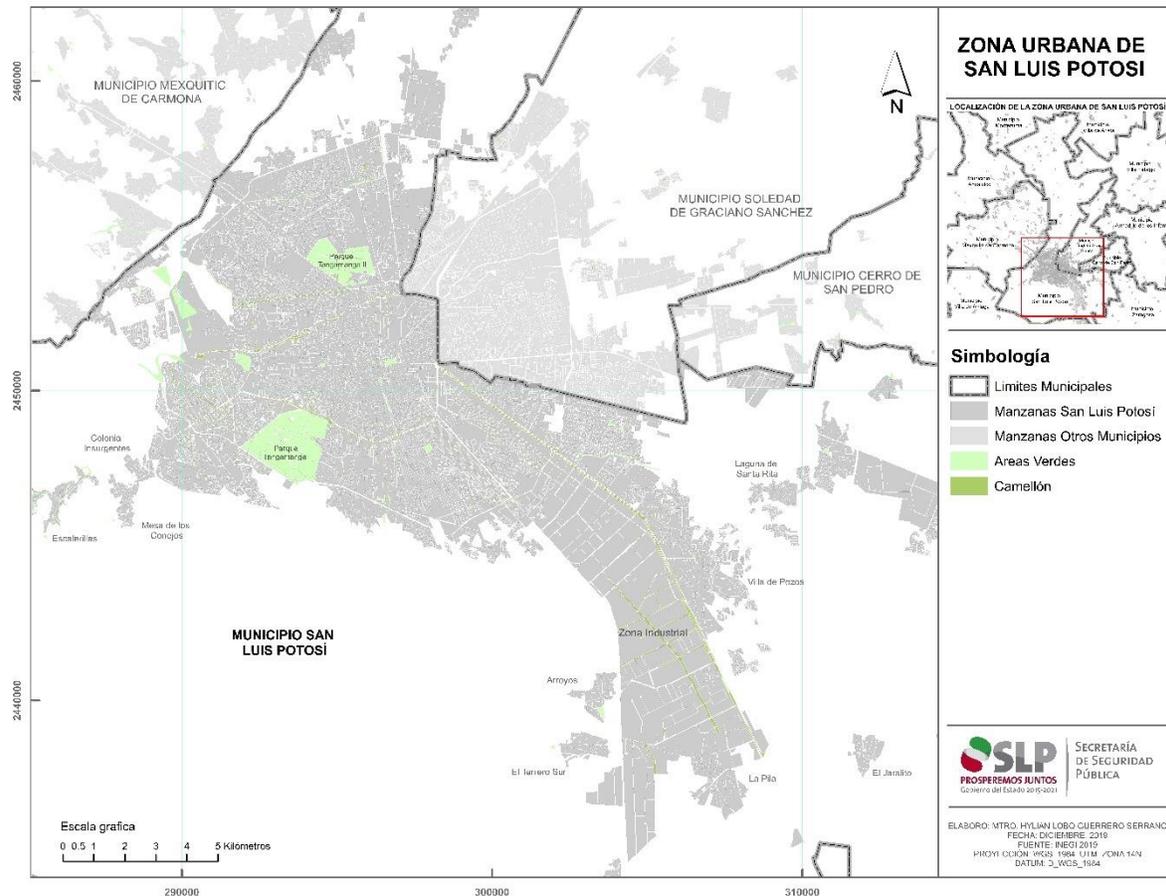
El análisis estadístico es una técnica para la interpretación de datos, con el fin de facilitar la toma de decisiones o para establecer la ocurrencia de un fenómeno. En este caso, se realizó estadística descriptiva, la cual, como su nombre lo indica, se enfoca en describir los datos a través de la captura de información que permite definir la población, su realidad y experiencias frente al conocimiento y consumo de sustancias legales e ilegales. No obstante, se debe aclarar que los resultados y conclusiones únicamente responden a la población seleccionada.

Los análisis se realizaron a partir del uso de tablas dinámicas, ya que estas permiten el cruce de variables, las cuales permiten realizar comparaciones, patrones o determinar tendencias entre los grupos encuestados.

I.I SAN LUIS POTOSÍ, S.L.P.

El municipio se encuentra localizado en la zona centro, de acuerdo con el Sistema Integral de Información Geográfica y Estadística del INEGI, al año 2015, la superficie total del municipio es de 1,471.7 km² y representa el 2.38% del territorio estatal, la población total es de 824 299 habitantes, formado parte de la 10° zona metropolitana más poblada en el país.

De acuerdo con el XIII Censo de Población y Vivienda, realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en 2010, el estado cuenta con un total de 2 585 518 habitantes, de los cuales 1 260 366 son hombres y 1 325 152 mujeres. La ciudad de San Luis Potosí, según el INEGI, crece un 1.8 % anualmente. Sin embargo, su Zona Metropolitana crece el 3.8 %, una de las tasas de crecimiento más altas en México.



El crecimiento económico de la ciudad ha sido acelerado y sostenido gracias a factores como estabilidad social, paz laboral, gran desarrollo de infraestructura, inversión directa extranjera (IED), así

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

como su geografía, ya que se ubica en el centro de las ciudades más grandes y de poderío económico en el país (Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey), también en un radio de 400 kilómetros se encuentra el 70 % del PIB nacional y el 60 % de la población total del país.

A pesar del desarrollo económico de la ciudad, la infraestructura y equipamientos urbanos no han crecido en la misma medida, siendo una ciudad con rezago, ya que solo se cuenta con camiones de transporte público y taxis, así como los servicios que se ofrecen por medio de plataformas digitales, no existe un circuito de ciclovía que permita la movilidad de manera segura, así mismo no se cuenta con Metrobús, metro, tren ligero etc.

De igual forma la infraestructura de las paradas de autobús es deficiente, ya que no se cuenta con paradas que permitan a las y los usuarios protegerse de las inclemencias del clima, cuentan con deficiente o inexistente alumbrado público, mal planeadas, y un contrato de espacios publicitarios con estructuras al lado de las paradas de autobús, que limitan los campos visuales y por tanto provocan que sean víctimas de delitos como robo o delitos sexuales.

El municipio de San Luis Potosí comparte la movilidad con otros municipios de la zona metropolitana siendo un total de 55 rutas de transporte público que operan en un horario de 5:30 a 23:30, la ciudad no cuenta con transporte público nocturno. Cabe mencionar que, de acuerdo con la ley estatal de transporte público, se establece que el Estado tiene la obligación de prestar los servicios de transporte público urbano, sin embargo, estos se encuentran concesionados, el costo del pasaje es de 9.50 y para estudiantes tiene el 50% de descuento.

Principales resultados

Del total de mujeres encuestadas en el municipio de San Luis Potosí el 6% tenían menos de 16 años de edad, el 33% de 16 a 19 años de edad, el 43% de 20 a 30 años de edad, el 11% de 31 a 40 años, el 4% de 41 a 50 años de edad y el 3% mayores de 51 años de edad, respecto a sus ocupaciones el 45% refiere dedicarse a estudiar, el 25% trabaja, el 11% a labores del hogar, el 10% estudia y trabaja y el 8% no trabaja y no estudia.

Respecto a la frecuencia de uso del transporte público, el 49% refiere que lo utiliza todos los días de la semana, el 29% refiere que 5 días a la semana, 17% 3 días a la semana y el 5% solo lo utiliza los fines de semana. Esto se relaciona con el tipo de actividades que realizan las mujeres, estudiar, trabajar y dedicarse al cuidado, lo que implica que su movilidad sea con una mayor frecuencia.

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

Respecto al tiempo que esperan el transporte público se identificó que el 25% espera entre 5 y 10 minutos, el 37% entre 11 y 15 minutos, el 23% de 16 a 20 minutos y el 15% más de 30 minutos. Esto nos habla del tiempo que las usuarias del transporte público se encuentran en situación de indefensión, tomando en cuenta que la mayoría de las paradas del transporte público no cuentan con la infraestructura necesaria para generar condiciones de seguridad, la falta de luminarias, la vegetación excesiva, los lotes baldíos cercanos y la presencia de pandillas son los principales factores que generar una percepción de inseguridad en las usuarias.

Es por lo anterior que al preguntarles que tan seguras – inseguras se sienten en las paradas de autobús, encontramos que el 29% se siente muy insegura y el 27% se sienten inseguras, solo el 4% refirió sentirse muy segura. En tanto a su percepción de seguridad en el interior de las unidades del transporte público el 27% refirió sentirse muy insegura y otro 27% refirió sentirse insegura, lo cual implica que el 54% del total de las usuarias tiene una percepción de inseguridad al interior de las unidades del transporte público, las cuales son un ambiente controlado. Lo cual nos permite inferir la falta de presencia de la autoridad en estos espacios.

Pero esto no solo tiene que ver con la percepción, sino con las experiencias que han tenido las usuarias, ya que al preguntarles si han presenciado algún delito en las paradas de autobús o al interior de las unidades de transporte público, el 54% contestó que, si han presenciado delitos, de los cuales el 32.6% presencio acoso y hostigamiento sexual. El 31.4 robo con violencia, 15.1% robo sin violencia, el 11.6% vandalismo, 9.3% consumo de sustancias como alcohol y drogas.

Al preguntarles directamente si ellas han sido víctimas de hostigamiento o acoso sexual en el transporte público el 75% contestó que sí, las expresiones más comunes de violencia sexual son: miradas lascivas, piropos obscenos, tocamientos y frotamientos de hombres hacia el cuerpo de las mujeres. De igual forma se les pregunto con qué frecuencia se sienten acosadas en la parada de autobús, siendo que el 17% contestó que siempre, el 20% casi siempre y el 41 % algunas veces, solo el 6% contestó que nunca se siente acosada en la parada de transporte

Respecto a la frecuencia con la cual se sienten acosadas al interior de las unidades de transporte público el 17% contestó que siempre, otro 17% contestó que casi siempre y 42% algunas veces, y solo el 6% contestó que nunca se siente acosada en el transporte público. A las mujeres que contestaron de manera afirmativa que han sido acosadas, se les pregunto a qué edad fue la primera

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

vez que fueron acosadas, siendo que el 9% contestó que antes de los 12 años de edad, el 52% entre los 13 y 15 años de edad, el 33% de los 16 a los 20 años de edad y el 6% más de 21 años de edad.

Esto significa que las mujeres son acosadas de manera frecuente, iniciando este acoso en la adolescencia y preadolescencia, lo cual podría ser una de las razones por la cual se ha normalizado, al grado de que las y los testigos no intervienen al momento de presenciar un acto de violencia sexual contra niñas, adolescentes y jóvenes.

Se preguntó de manera general a las mujeres que han hecho al presenciar actos de acoso sexual en el transporte público, siendo que el 34% dice no hacer algo, el 30% pedir ayuda, el 17% apoyar a la víctima y el 11% intervenir directamente, solo el 2% denuncia o da aviso a las autoridades. Con lo cual se identifica el rol pasivo de las usuarias frente a un acto de violencia sexual, parte de la normalización, del discurso “a todas nos ha sucedido” o “no tiene caso denunciar porque a las autoridades no les interesa”

Se les pidió a las usuarias que identificaran quienes son los principales agresores sexuales en las unidades de transporte público, siendo que el 81% refiere que son hombres desconocidos, el 11% los operadores o checadores de las empresas de transporte público, el 6% identificó a vendedores ambulantes y el 2% a otras mujeres.

Respecto a los elementos que les genera inseguridad a las usuarias tanto en las paradas de autobús como al interior de las unidades de transporte público se identificó que la falta de luminarias, ausencia de cámaras de vigilancia en las paradas o dentro de las unidades y el exceso de pasajeros son los principales elementos que generan inseguridad en las mujeres. De igual forma se identificó que los horarios de mayor traslado de pasajeros son los horarios en los cuales aumenta las posibilidades de ser víctima de acoso, abuso u hostigamiento sexual

Finalmente, se les preguntó que consideran que sería útil para prevenir la violencia sexual en el transporte público y las paradas de autobús, siendo que mayormente identifican como un mayor apoyo entre mujeres sería necesario para prevenir la violencia sexual, así como la presencia de elementos de seguridad pública y cámaras de video vigilancia.

Principales hallazgos

Como parte del trabajo de campo se solicitó a los encuestadores que compartieron sus experiencias en cuanto al levantamiento de la información y las actitudes de las adolescentes y mujeres

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

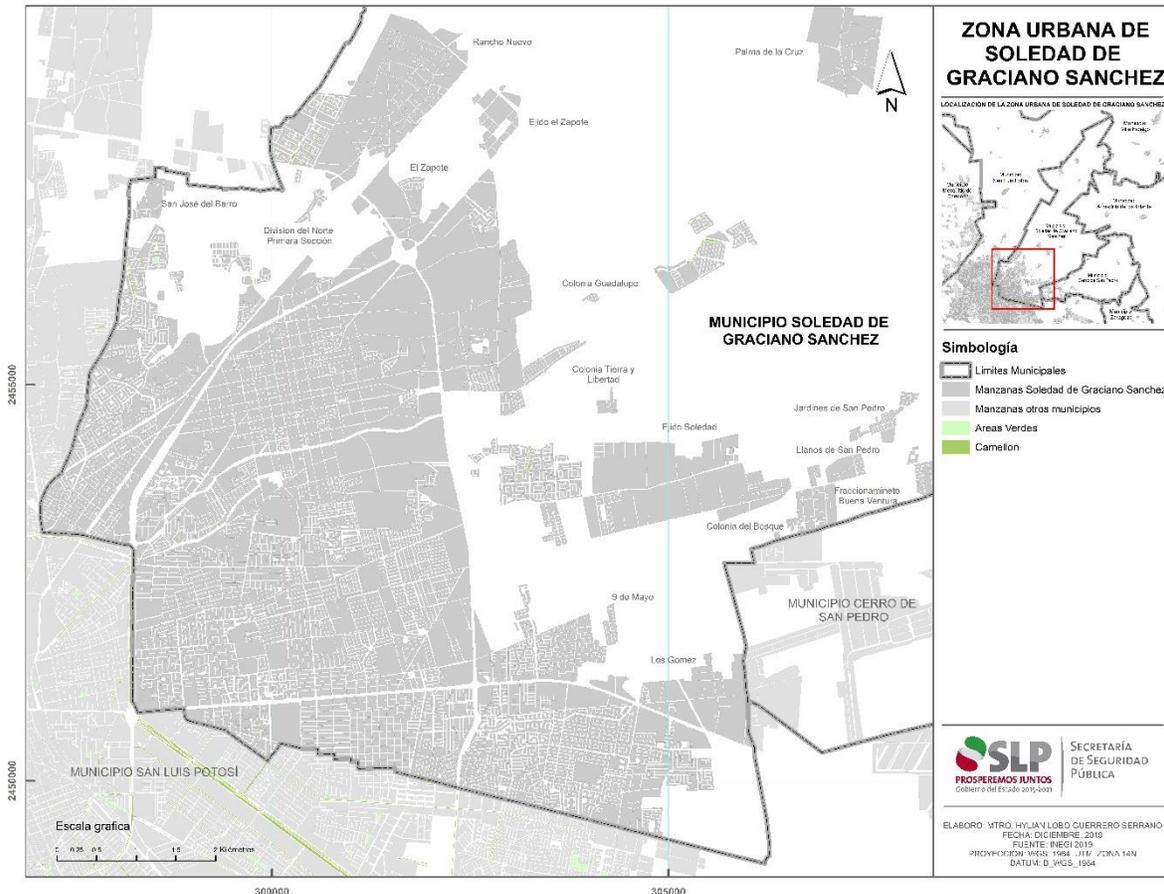
entrevistadas, en cuanto al municipio de San Luis Potosí se encontró que tuvieron una mayor disposición para contestar la encuesta, de igual forma al principio había hombres y mujeres realizando el levantamiento de información, pero después del primer día, las mujeres habían logrado un mayor número de encuestas en una proporción de 3 a 1 respecto a los hombres, y esto porque las usuarias de transporte al ver un hombre que se acercaba lo rechazaban de manera inmediata, por lo cual se modificó la estrategia, siendo que solo participaron mujeres en el levantamiento de la información.

También se identificó que las adolescentes les incomodaban algunas preguntas, siendo que las mujeres más grandes contestaban con mayor naturalidad, como asumiendo que ser víctimas de acoso y abuso es parte del día a día, incluso se llegó a escuchar la expresión de “si no aguantas te toca caminar, pero ni así vas a estar a salvo”

Otro de los hallazgos fue la voluntad de las mujeres de sumarse a alguna campaña o movimiento para prevenir o ayudar a las niñas y jóvenes que son víctimas, reconociendo que como observadoras de este tipo de actos deciden no hacer nada.

I.II SOLEDAD DE GRACIANO SÁNCHEZ, S.L.P.

El Municipio de Soledad de Graciano Sánchez forma parte de la zona metropolitana de San Luis Potosí, contando con una población total de 309,342 habitantes (INEGI 2015) al igual que el resto del estado, el municipio cuenta con servicio de transporte urbano colectivo que se encuentra concesionado y supervisado por parte de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (S.C.T)



Actualmente son 16 de las 35 rutas del servicio metropolitano las que atraviesan el municipio dando un total de 520km de ruta aproximadamente la mayoría de las rutas enlazan al municipio con la capital potosina. Las cuales son: 02, 03, 04, 09, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 23, 25, 27 Y 33. (Ver mapa en anexos)

Ya que el municipio de San Luis Potosí concentra la oferta educativa de nivel medio superior y superior, así como las actividades industriales es que resulta fundamental el servicio de transporte público para mejorar la movilidad de los habitantes, cabe mencionar también que un gran número de personas que

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

trabajan en la Zona Industrial realizan sus traslados por medio del transporte de personal, el cual es contratado por las empresas y estas establecen sus rutas, las cuales no están siendo supervisadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Es en este tipo de servicios en donde también es importante incidir, ya que han ocurrido feminicidios en grado de tentativa, así como violaciones por parte de los operadores de las unidades de transporte de personal hacia mujeres usuarias.

Principales resultados

Del total de mujeres encuestadas el 3% fueron menores de 16 años, el mayor porcentaje se presentó en las mujeres de 20 a 30 años con un 54%, seguido por el grupo entre los 16 y 19 años de edad con un 38%. Respecto a las ocupaciones de las mujeres usuarias del transporte público en el municipio de Soledad de Graciano Sánchez se identificó que el 51% son estudiantes, 33% son empleadas, el 7% se dedica a labores del hogar, 6% trabaja y estudia y 3% se encuentra buscando trabajo.

Por el tipo de actividades que realizan las usuarias del transporte público, la utilización de este durante 5 días de la semana es de 52%, seguido del 35% que lo utiliza todos los días, el 10% lo utiliza 3 días de la semana y solo 3% lo usa los fines de semana. Esto está ligado a las actividades como estudiantes y empleadas, inferimos que las labores de cuidado las realizan sin necesidad de la utilización del transporte público en la mayoría de los casos.

Respecto al tiempo de espera en el transporte público el 47% refirió que espera entre 10 a 15 minutos, el 22% espera entre 15 a 20 minutos, el 19% de 5 a 10 minutos y el 12% más de 30 minutos. El tiempo de espera en las paradas de autobús está relacionado con la percepción de inseguridad, a menor tiempo esperando una mayor percepción de seguridad, ya que largas estadías en el espacio público las convierten en objetivos de ataques sexuales, es por ello que el 47% por las usuarias del municipio de Soledad de Graciano Sánchez se sienten muy inseguras en las paradas de autobús, así como el 23% refieren sentirse inseguras, esto quiere decir que el 60% de las usuarias se siente en riesgo durante el tiempo que esperan el autobús en las paradas, solo el 1% refirió sentirse muy segura y el 7% segura, adicionalmente el 22% no se siente ni segura ni insegura, lo cual podría ser una forma de negación o normalización de la violencia.

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

El transporte público es un espacio controlado, ya que forma parte de los servicios de la ciudad, que esta vigilado y en donde se espera una conducta cívica por parte de las y los usuarios, sin embargo al preguntar a las usuarias que tan inseguras se sienten una vez que han abordado el autobús resulta preocupante que el 60% se siente insegura o muy insegura, esto significa que la percepción de riesgo entre la parada de autobús y el autobús es si no cambia, 6 de cada 10 usuarias se sienten inseguras en paradas y autobuses.

Pero esta percepción no es gratuita, es a partir de las experiencias de las usuarias, cuando se les pregunto si han presenciado algún delito en el transporte público o paradas de autobús el 74% refirió que sí, lo que implica un alto porcentaje de victimización, al preguntar qué tipo de delito el 60% a presenciado robos sin violencia y 22% acoso u hostigamiento sexual.

A pesar de que la mayoría refirió los robos como el delito que más han presenciado al preguntarles si han sido víctimas de acoso, abuso o hostigamiento sexual el 86% contesto que sí, esto es 11% por encima de las usuarias de San Luis Potosí.

Los tipos de expresiones de violencia sexual más comunes fueron; 43% miradas obscenas, 21% piropos obscenos u ofensivos y 20% tocamientos y frotamientos con sus genitales hacia los cuerpos de las mujeres. Esto aunado a la edad en la que fueron víctimas por primera vez nos da un panorama de la normalización de la violencia sexual contra mujeres y niñas. ya que 69% refirió que este tipo de agresiones sucedieron entre los 13 y 15 años, así mismo un alarmante 6% en donde las niñas tenían menos de 12 años la primera vez que fueron agredidas sexualmente en el transporte público.

La percepción de inseguridad que explicamos anteriormente está directamente relacionada con la violencia sexual del cual son víctimas mujeres y niñas, ya que al cuestionar la frecuencia con la cual se sienten acosadas en las paradas de autobús, encontramos el 45% refirió que siempre, 28% algunas veces y 14% casi siempre. Respecto a esta percepción se preguntó lo mismo, pero al interior del autobús, siendo los resultados iguales, lo que significa que para las mujeres del Municipio de Soledad de Graciano Sánchez no existe un espacio de protección al interior de las unidades de transporte público, lo cual es lógico por el alto porcentaje de mujeres que han sido víctimas de violencia sexual.

Respecto a los horarios en los que se presenta el acoso en el transporte público que identifique que está relacionado con las horas de mayor afluencia de pasajeros, lo cual utilizan los agresores para mantenerse en el anonimato.

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

Cuando se presente un acto de violencia sexual en el transporte público, tenemos una relación víctima-agresor, sin embargo, aquí aparece un tercer elemento que puede ser fundamental para prevenir estas manifestaciones de violencia, los observadores ósea, el resto de los pasajeros que se encuentran en el autobús o la parada es por ello que les preguntamos a las usuarias ¿Qué han hecho cuando han presenciado actos de violencia sexual en el autobús? El 19% respondió que nada, un 15% han apoyado a la víctima, un 10% han intervenido directamente y 46% han pedido ayuda.

Cuando les pedimos que nos identificaran quienes son los agresores sexuales, el primer lugar con un 81% se encuentran hombres desconocidos, un 13% operadores de las unidades de transporte público o personal checador de las rutas de transporte, un 5% identifico a vendedores ambulantes y el 1% identifico a otras mujeres como agresoras sexuales.

Dentro del diagnóstico fue fundamental identificar los elementos que provocan que las mujeres se sientan inseguras en el transporte público y las paradas de autobús, siendo que el 28% refirió que la falta de alumbrado en las paradas de autobús es lo que más inseguridad les genera, seguida por falta de cámaras de videovigilancia en las paradas de autobús y al interior de las unidades de transporte público, también un 12% refirió que la falta de iluminación al interior del autobús y el 11% el exceso de pasajeros.

Las ciudades no están pensadas para las mujeres, es por ello que ellas han identificado estos elementos, ya que saben que la oscuridad las convierte en objetivos de delitos, a diferencia de los hombres que pueden sentirse en riesgo de ser asaltados, las mujeres sienten que pueden ser agredidas sexualmente incluso llegando a la violación.

Finalmente se les pregunto qué elementos consideran que pueden servir para prevenir la violencia sexual en el transporte público y paradas de autobús, a lo que el 34% contesto que un mayor apoyo entre mujeres seria lo que se necesita, y esto tiene relación con la actitud pasiva que han tomado cuando han sido testigos de violencia sexual contra niñas y otras mujeres, así mismo el 22% refirió que una mayor intervención por parte de las autoridades y presencia de policías, el 21% refirió que mas cámaras de seguridad seguido por un 12% que refirió que lo que serviría seria capacitar a los operadores del transporte público.

Conclusiones generales

Uno de los fenómenos que son necesarios analizar para entender la movilidad con perspectiva de género son las labores del cuidado que realizan las mujeres, en sociedades occidentales las mujeres realizan estas actividades independientemente de que tengan una actividad económica, y esto implica una movilidad adicional, normalmente los hombres se desplazan de manera lineal casa-trabajo-casa y las mujeres pueden tener una secuencia como casa-escuela de los hijos- trabajo – escuela de los hijos- casa- supermercado-casa- casa de suegros o padres-casa, lo que implica que las mujeres tienen trayectos que podrían resultar más cortos, pero un mayor número de ellos.

También encontramos que las mujeres tienen un menor acceso a vehículos automotores, si en la familia hay un vehículo quien dispone de el de manera mayoritaria es el hombre, obligando a las mujeres a utilizar otros medios de transporte en el que se incluye el transporte público, esto aunado a múltiples trayectos en un día nos da por resultado una mayor exposición por parte de las mujeres a los delitos y agresiones que suceden en las paradas de autobús y transporte público.

En termino generales el perfil de las usuarias en ambos municipios objeto del diagnóstico es:

- 48% de las usuarias son estudiantes
- 29.5% de las usuarias son empleadas
- 9% de las usuarias son amas de casa
- 8% de las usuarias estudian y trabajan
- 5.5% están buscando trabajo

Respecto a la frecuencia con la que se utiliza el transporte público se identificó lo siguiente:

- 42% de las usuarias usan el transporte publico 7 días de la semana.
- 40.5% de las usuarias usan el transporte publico 5 días de la semana.
- 13.5% de las usuarias usan el transporte publico 3 días de la semana.
- 4% de las usuarias usan el transporte público solo los fines de semana.

En cuanto a la percepción de seguridad/inseguridad de las mujeres en la movilidad relacionada con el transporte público encontramos que en términos generales

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

- **6 de cada 10** usuarias del transporte público **se sienten inseguras** en las paradas de autobús.
- **6 de cada 10** usuarias del transporte público **se sienten inseguras** en el autobús.
- **6 de cada 10** usuarias del transporte público han presenciado un **delito** en el transporte público.
- **8 de cada 10** usuarias del transporte público han sido **víctimas** de acoso y/o hostigamiento sexual.

Respecto a las expresiones de violencia sexual más frecuentes en el transporte público se identificó que:

- 34.5% miradas morbosas hacia mi cuerpo.
- 31.5% piropos obscenos.
- 13.5% tocamientos.
- 11.5% frotamientos de hombres con sus genitales a mi cuerpo.
- 5% me han tomado fotos sin mi consentimiento.
- 3% hombres mostrando sus genitales.
- **2% me han perseguido con intención de atacarme sexualmente.**

Es importante mencionar que 7 de cada 10 usuarias del transporte público fueron acosadas sexualmente la primera vez entre los **11 y 15 años de edad**. Esto quiere decir que a menor edad mayor riesgo de ser víctima de violencia sexual en el binomio parada de autobús/autobús. También se sugiere que este rango de edad está relacionado no con el inicio de la pubertad, sino con la permisividad por parte de los padres para que utilicen el transporte público solas, ya que es cuando se inicia la educación secundaria.

Otro elemento importante es conocer el perfil de los agresores sexuales, es por ello por lo que se identificó que:

- 81% hombres desconocidos

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

- 6.5% operadores y checadores
- 5.5% vendedores ambulantes
- 1.5% otras mujeres

Aunque no pareciera alarmante el 6.5% de operadores y checadores de las rutas, este debería ser 0, ya que son trabajadores que deberían regirse bajo un código de conducta y prestar un servicio de calidad.



La experiencia en el autobús urbano varía dependiendo de muchos factores, el sexo, la hora del día, la acumulación de pasajeros, la ubicación dentro de la unidad, la vestimenta, los accesorios (bolsas, mochilas, etc.) se identificó que el lugar más seguro que identifican las mujeres es la parte delantera del autobús, principalmente los asientos detrás del conductor, ya que perciben al conductor como la autoridad dentro de la unidad, así que cuando se sienten amenazadas buscan colocarse en estos lugares, o lo más cercano del conductor.

El lugar que se identifica de mayor riesgo es la parte trasera del autobús, principalmente los últimos lugares del lado opuesto a las puertas de bajada, esto porque refieren que es el lugar donde han sido agredidas con una mayor intensidad, hombres masturbándose o eyaculando, mostrando genitales,

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

etc. también porque les da la oportunidad de desalojar la unidad de transporte público de manera casi inmediata en caso de ser señalados. Por eso concluimos que los agresores sexuales prefieren la parte trasera del autobús.

Sin embargo, cuando el autobús se encuentra saturado, con mayor número de pasajeros que se aglomeran, el lugar de mayor riesgo es la zona media del camión ya que se sienten inmovilizadas, sin la capacidad de reconocer o identificar a un posible agresor, además de que estos utilizan los movimientos normales de la unidad para frotar sus genitales contra las víctimas, o de “arrimarse” hacia las pasajeras que van sentadas o paradas. De igual forma las usuarias refieren que en estas condiciones de aglomeración al bajar la unidad es muy frecuente que sean agredidas con tocamientos y nalgadas, de tal forma que ellas no pueden regresar a confrontar al agresor.

Cuando el autobús se encuentra con una alta aglomeración representa un riesgo para todas las mujeres que van sentadas del lado del pasillo, por lo cual ellas buscan de manera natural como una forma de protección en estas circunstancias el sentarse del lado de la ventana.

Respecto al perfil del agresor, se identificó que tienden a ser hombres mayores en su mayoría, a mayor edad por parte de los hombres más posibilidades de que sean agresores sexuales, sin embargo, en las mujeres a mayor edad reduce las posibilidades de ser agredida sexualmente, siendo que a menor edad de las mujeres una mayor probabilidad de ser agredidas sexualmente, y a una menor edad por parte de los hombres menos posibilidades de que sean agresores.

También se identificó que en pocas ocasiones los agresores se encontraron bajo los efectos de alcohol u otras sustancias prohibidas, ni la portación de armas de fuego o punzo cortantes, los agresores sexuales usan su cuerpo como instrumento para la agresión y se esconden en el anonimato, cuando la víctima tiene una resistencia activa, señalándolo como agresor ante el resto de los pasajeros, el agresor busca huir, sin embargo cuando la víctima no pone oposición, el agresor va a elevar el nivel de agresión.

Respecto a las consecuencias que tiene el acoso sexual en el transporte público se identificó que las mujeres cambian sus rutinas, dejan de salir muy temprano o muy noche, buscan andar en compañía de alguien más en sus traslados, cambian las rutas de transporte cuando identifican un acoso recurrente, cambian su forma de vestir, utilizan objetos de defensa, desde accesorio a elementos como gas pimienta, gastan más dinero en sus trayectos e invierten más tiempo o dejan de estudiar y trabajar.

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

Además de que al ser víctima de acoso sexual durante la infancia tiene efectos en el desarrollo psico sexual de las mujeres, generando una baja autoestima y una desconfianza generalizada a lo masculino, provocando incluso ataques de pánico o ansiedad cuando se encuentran en el espacio público o autobuses

Factores de riesgo	Factores detonantes	Factores protectores
<ol style="list-style-type: none">1. A menor edad mayor riesgo.2. Los hombres mayores tienden a ser en frecuencia los agresores.3. Los horarios donde existe mayor riesgo es de 7 a 10 de la noche.4. Que el autobús este muy lleno.5. Que la mujer vaya sola	<ol style="list-style-type: none">1. Van niñas viajando solas.2. Hay un hombre solo sentado atrás.3. El autobús está muy lleno.4. Son entre las 7:00 pm y las 10:00 pm5. Hay poca iluminación en el autobús.	<ol style="list-style-type: none">1. Mas mujeres en el autobús.2. El autobús lleva a todos los pasajeros sentados.3. Hay botón de pánico y cámara de seguridad en la unidad.4. Hay campaña que señala que el acoso es un delito.5. Hay presencia de policías en paradas y autobuses (incluso como pasajeros)6. Hay presencia de aliados7. El operado está capacitado para ayudar en caso de tener una víctima de violencia sexual.

La participación de las mujeres es fundamental para reducir la violencia sexual en el transporte público, ya se estableció que los agresores no confrontan, que utilizan el anonimato, por lo cual es necesario no generar la oportunidad para que continúen las agresiones, señalándolos al primer acercamiento con intenciones de acoso, generando una reacción colectiva de rechazo por parte del resto de usuarias y usuarios de la unidad y buscando que la conducta delictiva sea sancionada por parte de las autoridades, para lo cual la utilización del botón de pánico y los números de emergencia son de vital importancia para echar a andar el protocolo de prevención, atención y sanción de la violencia sexual en el transporte publico

Repercusiones de la violencia contra las niñas y mujeres.

La violencia ha sido reconocida como uno de los problemas más comunes que enfrenta la humanidad en la actualidad. Los datos existentes muestran que millones de niños y niñas mueren o son lesionados como consecuencia del maltrato, cifras alarmantes en temas de homicidio doloso y violencia contra las mujeres.

Repercusiones del maltrato desde la infancia.

Numerosas investigaciones han mostrado que el abuso infantil tiene efectos negativos a corto y a largo plazo. Algunos de los efectos mencionados son la delincuencia, la transmisión intergeneracional de la violencia, los problemas en el desarrollo, problemas de salud, deficiencias perceptuales y motoras, un bajo aprovechamiento escolar y problemas psicológicos como depresión, ansiedad y baja autoestima. Las víctimas del maltrato, en general, presentan más prevalencia de incapacidades físicas y conductuales. Otro estudio encontró que las víctimas de abuso sexual manifiestan una gran variedad de traumas incluyendo baja auto estima, sentimientos de incompetencia, depresión, ansiedad, disociación, agresividad y conductas sexuales desviadas.

El maltrato físico y psicológico se asocia a una baja auto estima, depresión, conducta autodestructiva, limitaciones en habilidades cognitivas, habilidades perceptuales, agresión física y conducta antisocial. Los niños y niñas que experimentan agresión verbal de sus padres exhiben altos índices de agresividad física contra otros, delincuencia y problemas inter personales.

Además, la agresión verbal contribuye a disminuir la autoestima de las víctimas del abuso; un estudio longitudinal llevado a cabo en Pennsylvania con niños de edad preescolar y escolar, encontraron que los niños maltratados mostraban más baja competencia social que el grupo comparativo de niños que no eran maltratados. Estos datos nos muestran que las víctimas del maltrato infantil manifiestan una gran variedad de secuelas incluyendo el desarrollo de conducta agresiva, comportamiento antisocial, problemas de salud, delincuencia, depresión y ansiedad.

Los niños y niñas que son testigos de la violencia entre sus padres desarrollan secuelas negativas, y responden emocionalmente a las disputas entre los adultos; lloran, expresan enojo, ansiedad,

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

sufrimiento, angustia, miedo, vergüenza, tristeza. Los niños y niñas también muestran signos de agresividad y quieren convertirse en mediadores de los padres en conflicto. Los niños/as que son expuestos a la violencia están en riesgo de manifestar problemas en el desarrollo social y muestran una variedad de desórdenes motivados por el estrés.

Por otro lado, ser testigo de la violencia intramarital es otra forma de abuso hacia los menores y representa una experiencia traumática para estos niños que son testigos de las agresiones entre sus padres. Los niños y niñas que se encuentran ante un evento de violencia hacia su madre se sienten desprotegidos y aterrorizados y aunque ellos no reciben directamente la violencia, el estar expuestos a ella pudiera causarles traumas, como no sentirse capaces de proteger a sus madres, o creen que si ellos fueran "buenos" niños su padre no estaría tan enojado y no sería tan abusivo con su madre. Se ha demostrado que tanto los hombres como las mujeres que presenciaron la violencia paterna mostraron altos niveles de agresión en su entorno.

Violencia hacia las mujeres y sus efectos conductuales.

1. Entre 10 y nueve mujeres son asesinadas cada día en México, de acuerdo con la ONU.
2. De 2015 a la fecha, suman 3,578 feminicidios a nivel nacional. Solo de enero a octubre de 2019 se registraron 833 casos, según cifras del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública (SESNSP).
3. La Ciudad de México acumula 231 feminicidios en los últimos cinco años; 50 de ellos fueron cometidos en los primeros nueve meses de 2019.
4. Veracruz es el estado más peligroso para las mujeres en la actualidad, al registrar 153 víctimas de feminicidio de enero a octubre de este año. Le sigue del Estado de México con 95 casos en el mismo periodo, de acuerdo con el SESNSP.
5. De enero a agosto de este año, 292 mujeres han sido víctimas de abuso sexual en la Ciudad de México; cuatro denuncias son por violación tumultuaria

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

6. De 2013 a 2018, la sensación de inseguridad de las mujeres pasó de 74.7% a 82.1%, señala la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (Envipe) 2018 .

7. Los mismos datos reflejan que las mujeres se sienten más inseguras que los hombres tanto en lugares públicos como en privados: cajero automático en vía pública (87.4%), transporte público (74.2%), calle (72.9%), carretera (69.5%), mercado (65.5%), parques (62.1%), automóvil (48.9%), escuela (39.2%), trabajo (36.2%) y casa (26.7%).

8. Las mujeres son las principales víctimas de delitos sexuales: en 2017, la tasa de este delito fue de 2,733 por cada 100,000 mujeres, cifra mayor a la tasa de 1,764 registrada en 2016 por el INEGI.

9. La violencia que ejercen parejas, esposos, exnovios o exesposos contra las mujeres en México es "severa y muy severa" en 64.0% de los casos, de acuerdo con la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (Endireh) 2016.

10. El 19.4% de las mujeres de 15 años y más ha enfrentado, por parte de sus parejas, agresiones de mayor daño físico, que van desde los jalones o empujones hasta golpes, patadas, intentos de asfixia o estrangulamiento e incluso agresiones con armas de fuego y abusos sexuales.

El ajuste psicológico a conductas destructivas ha sido la principal consecuencia en jóvenes que han estado expuestos a la violencia intrafamiliar. Además, los niños que son testigos de la violencia intramarital experimentan también otros tipos de violencia.

El abuso sexual y físico son dos formas de maltrato que coexisten en familias con violencia intramarital. Los niños y niñas que viven en familias con hombres que golpean a sus esposas presentan más riesgo de ser maltratados. Los padres que matan a sus hijos también tienen un historial de violencia hacia la pareja. El abuso infantil aumenta en la medida en que aumenta la violencia intramarital.

Sobre los tipos de violencia y sus orígenes en el seno familiar y en su estructura cada vez mas endeble, la violencia de género ha tomado un papel fundamental en la violencia feminicida que asola a la sociedad mexicana, fruto de consecuencias culturales sobre los roles de género y sus repercusiones

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

formativas, así como la ineficiencia en las instituciones y en la respuesta moral de la comunidad afectada, fomentada por los medios y su consumo generalizado de la belleza estética de las mujeres y el discurso asimétrico de equidad de género por medio de sus promotores y promotoras, han creado el entorno favorable para la propagación de esta cultura de violencia que segrega por el mismo género.

Sin abordar en los efectos negativos que estas conductas tienen para la sociedad, podemos señalar algunas repercusiones en el plano psico emocional de las víctimas y de ahí podemos analizar las consecuencias lógicas que acarrearán al entorno social.

Vamos a clasificar las consecuencias que sufren las víctimas de violencia de género en cuatro bloques:

- **Secuelas emocionales y afectivas:** son las relacionadas con la autoestima de la víctima, sus emociones y sentimientos.
- **Secuelas cognitivas:** suelen destacar los problemas de concentración, las pérdidas de memoria, la dificultad para pensar en el futuro y planificar o imaginar el futuro, la confusión, etcétera.
- **Secuelas conductuales:** reducción de conductas de interacción social (dar y recibir), dificultades para comunicarse, problemas al negociar, etcétera.
- **Secuelas físicas:** Somatización y lesiones, agotamiento físico, dolor generalizado en el cuerpo.

Secuelas emocionales y afectivas en víctimas de violencia de género

Aunque pueden presentarse múltiples síntomas a nivel psicológico-afectivo, nos vamos a centrar en las 7 secuelas emocionales más frecuentes.

1. Baja autoestima, problemas de identidad y autoimagen distorsionada

la visión que tienen de ellas mismas está totalmente distorsionada hacia lo negativo. Es frecuente que duden de sus propias capacidades y posibilidades, refieren que son una persona totalmente distinta a la que eran al empezar la relación tóxica. En general, se perciben sin recursos, desamparadas y sin las habilidades necesarias para responsabilizarse de sus vidas. Minimizan sus capacidades y habilidades, y maximizan las probabilidades de equivocarse y de “fracasar”.

Les cuesta fiarse de su intuición (pensemos que durante un tiempo se les ha hecho dudar de sí mismas de forma permanente, pensando que no tienen razón o que lo que piensan o dicen es absurdo y que están equivocadas), por lo que pueden llegar a depender mucho de las opiniones externas.

2. Sentimientos de culpa y miedo

Estos sentimientos surgen a raíz de los mensajes de culpabilización constante que han recibido por parte del agresor. Se sienten culpables por todo, aunque aparentemente no tenga nada que ver con ellas. Piensan que no son buenas como persona (si tienen hijos, pueden llegar a pensar que son una mala madre). La culpa que sienten las suele paralizar y no les permite mirar hacia adelante y avanzar. A raíz de las amenazas del agresor desarrollan tensión constante, hipervigilancia y miedo.

3. Aislamiento emocional

A raíz del aislamiento social que provoca el agresor, la víctima siente que está totalmente sola y que nadie puede entender lo que le sucede. Creen que no pueden confiar en nadie y que, por tanto, nadie las puede ayudar. Paralelamente, dependen cada vez más del agresor. También pueden llegar a creer que lo que están viviendo solamente les sucede a ellas y que nadie las comprendería.

4. Dificultad para reconocer y expresar emociones

Debido a la situación de control absoluto por parte del agresor, se produce una negación de sentimientos y de emociones propias de la víctima. Ellas piensan que sus sentimientos no tienen importancia, que están exagerando o que están equivocadas (desconfían de sus propios sentimientos). De esta manera, suelen optar por esconder sus emociones.

A menudo pueden mostrar rabia mal canalizada: pensemos que la víctima tiene que ser capaz de controlar todas sus emociones para no “irritar” al agresor. Esto provoca un caldo de cultivo perfecto para que más adelante la mujer exprese sus sentimientos de una manera más descontrolada. A veces la rabia contenida va dirigida contra ellas mismas.

5. Trastorno de estrés postraumático o sintomatología afín

Estas mujeres están viviendo o han vivido situaciones muy difíciles y estresantes, traumas recurrentes en muchos casos, por lo que pueden surgir síntomas típicos del TEPT (ansiedad, pesadillas, depresión, hipervigilancia, embotamiento emocional, irritabilidad, ideas de suicidio, insomnio, respuestas emocionales exageradas...).

6. Sentimientos de haber traicionado al agresor

Por haber denunciado, por separarse o por habérselo explicado a otra persona. Sienten que traicionan a su pareja. Este sería uno de los elementos que llevarían a muchas mujeres víctimas de violencia de género a retirar sus denuncias. Se sienten culpables por hablar mal de él, aunque estén en definitiva explicando lo sucedido. Además, las mujeres que han sido víctimas de violencia de género durante largo tiempo pueden llegar a integrar ideas y mensajes que han ido recibiendo por parte del agresor. Se acaban convirtiendo en lo que el agresor quiere que ella sea.

7. Trastornos de apego

Es habitual la dificultad para confiar en los demás, sienten que no son merecedoras de ser queridas o de ser respetadas, mantienen distancia con el entorno por miedo a volver a sufrir, perciben el entorno como una amenaza...

Sobre todo, surge la ambivalencia afectiva: no se pueden dar “el lujo” de entregarse de forma totalmente genuina y abierta a las personas que les muestran afecto, ya que en el pasado lo hicieron y las consecuencias fueron nefastas. De alguna manera se intentan proteger de futuras situaciones de violencia. Esta situación de ambivalencia también se produce con el agresor, ya que en una de las partes del ciclo de la violencia el agresor les pide perdón (luna de miel: sienten cariño hacia él y lo perciben como alguien que es digno de ser querido) y en las siguientes fases vuelven las fases de acumulación de tensión y explosión (sienten odio hacia él).

Diagnóstico para identificar los tipos de violencia contra mujeres y niñas en el transporte público.

Es de vital importancia que se identifiquen los síntomas y manifestaciones conductuales más frecuentes en las mujeres víctimas de violencia, ya que la escalada de violencia evoluciona con rapidez, y una de las principales estrategias del abusador, es el aislamiento, por lo que es importante coordinar los esfuerzos de la familia o los seres queridos para evitar la paulatina ausencia de la víctima en potencia.

La violencia y su normalización han sido los componentes ideales para la evolución de la violencia en el escenario familiar.